O CENTENÁRIO DA REDE DE VIAÇÃO CEARENSE

José Parsifal Barroso

"In memoriam" do Dr. João Nogueira, a probidade feita Homem.

A celebração do centenário de criação da "Companhia Cearense da Via Férrea de Baturité", de que se originou a "Rede de Viação Cearense", constitui para mim a feliz oportunidade de desenvolver certas considerações em torno das pesquisas realizadas pelo inesquecível ferroviário Otávio Memória.

Desejaria desenvolvê-las, aliás, em honra da memória veneranda do meu santo padrinho — o engenheiro e historiador Dr. João Franklin de Alencar Nogueira — , porque tendo ligado sua vida profissional à Rede de Viação Cearense, com o mais entranhado amor, certo que me incitaria a alargar o campo das indagações acerca do surgimento ferroviário no Ceará.

Sempre lamentei que, ao ser levantada a História Econômica do Brasil, não se houvesse dedicado atenção acurada à história dos nossos transportes, completando-se dessa maneira o gigantesco trabalho do Mestre que se debruçou, como pioneiro, sobre os "caminhos antigos" do povoamento brasileiro.

Quando tive o ensejo de pesquisar os principais documentos do precioso arquivo do Comendador Aquiles Boris, para redigir a memória histórica do centenário da Casa Boris, celebrado em julho de 1969, deparei-me com valiosos subsídios para um melhor conhecimento da realidade sócio-econômica do Ceará, na segunda metade do século XIX.

Graças à compreensiva ajuda do Cônsul Bertrand Boris, guardião admirável da tradição paterna, pude contar com alguns documentos de alta valia, para a fixação de uma primeira visão global da expansão ferroviária em nosso Estado.

Senti-me atraído, de logo, pela sedutora perspectiva de levantar o cenário em que situo a fundação da Companhia, cujo centenário ora se

festeja com a mais justa ufania, para melhor destacar, desse modo, o valor da iniciativa daquele grupo de cearenses que, sob o comando do Senador Pompeu, tomou aos ombros a concretização da idéia que vinha do progressista governo do Padre Senador Alencar.

Antes de o fazer, entretanto, desejaria esclarecer que o levantamento desse quadro evidenciará as ligações entre o passado dessa dinâmica ferroviária e o presente da nossa política de expansão rodoviária, parecidos a certos respeitos.

A evolução ocorrida nos transportes e nas comunicações, a partir do desenvolvimento da máquina a vapor, fez com que se estabelecesse uma identificação do progresso civilizador com a multiplicação das estradas de ferro, assim como hoje se busca a chave do crescimento econômico na dinâmica rodoviária e na irradiação energética.

A criação de ferrovias no século XIX ficou marcando a magnitude do esforço imperial de desenvolvimento, imortalizando-o, assim como agora se configura a projeção do esforço republicano, através da execução do Plano Rodoviário Nacional.

Cumpre-me acentuar, ainda, que a inexistência de uma idéia do planejamento econômico do século passado foi suprida, satisfatoriamente, pela intuição dos locais correspondentes a centros ou pólos de desenvolvimento, interligados aos centros de consumo.

Divulgarei os informes colhidos no arquivo do Comendador Aquiles Boris, a fim de se ter uma visão realista da grandeza que imortaliza o ato de fundação da "Companhia Cearense da Via Férrea de Baturité".

Otávio Memória, o abnegado pesquisador das origens da "Rede de Viação Cearense", adverte no pórtico de sua obra pioneira e imortal, que o óbice maior com que se defrontou foi a "deficiência de documentos attinentes ao assumpto nos archivos particulares, visto como os da Baturité foram mandados criminosamente incinerar por um dos representantes da 'The South American Railway Construction Company Limited'. "

Como não estiveram ao seu alcance os documentos por mim compulsados e coligidos em um ano de pesquisas, a descrição inicial da fundação da sociedade criadora da Via Férrea de Baturité é feita, como se o primeiro marco da política ferroviária no Ceará fosse o contrato firmado entre o

Governo da então Província e a sociedade anônima, sob o comando seguro do grande Senador Pompeu.

Faltou-lhe o documento básico que me possibilitou o conhecimento da primeira concessão imperial para a construção da estrada de ferro de Sobral, em 1857, quando a zona norte do Ceará estava no apogeu de sua hegemonia sócio-econômica.

Trata-se do "Relatório apresentado à Assembléia Geral Legislativa, pelo Ministro e Secretário d'Estado dos Negócios do Império, Marquez de Olinda", em 1858, edição da Typographia Universal de Laemmert, no Rio de Janeiro.

A leitura desse notável documento mostra o interesse imperial pela política de expansão ferroviária, quer na discriminação das obras públicas principais, às páginas 39, 40, 41 e 42, ou na enumeração dos auxílios concedidos às Províncias, para aplicação em obras gerais, às páginas 47, 48 e 49.

Justamente na parte referente à entrega de dotações destinadas à promoção do desenvolvimento das Pronvíncias é que, às páginas 49, o Marquez de Olinda menciona com destaque a primeira concessão imperial para a construção de uma ferrovia no Ceará, citando o Decreto no. 1983, de 03 de outubro de 1857, na forma seguinte: "Por decreto no. 1983 de 03 de outubro do anno passado, foi concedido à companhia que organizar Thomaz Dixon Lowden privilégio por espaço de 50 annos para a construção e uso exclusivo de uma estrada de ferro, cuja força motriz seja animal, a qual, partindo da barra do rio Camoci, e immediações da cidade da Granja, deve terminar na do Ipú, passando pela do Sobral".

Vale a pena ressaltar que uma cláusula desse primeiro contrato, destina-se a regular o aumento do prazo de concessão para 90 anos, caso viesse a ser empregado o vapor como força motriz das locomotivas, e que ainda se dá notícia, na página, do término das ofertas de construção de uma ponte para desembarque, em Fortaleza, e da continuação da ligação rodoviária entre a capital e a vila de Baturité. (Relatório do Ministro Marquez de Olinda, em (1858, às páginas 49).

Ainda resta ser feita a pesquisa sobre a execução do Decreto no. 1983, já citado, de modo a se apurar o que impediu a concretização do privilégio concedido a esse inglês Lowden, se ainda me sobrarem tempo e

vagares para o término das investigações feitas no arquivo do Comendador Aquiles Boris.

Parece-me que essa retificação histórica, fruto exclusivo do meu amor à verdade, não esmaece em nada a glória dos fundadores da "Companhia Cearense da Via Férrea de Baturité", porquanto é admirável que o pioneirismo corajoso e patriótico de um grupo de cearenses tenha firmado um compromisso dessa ordem de grandeza, após o insucesso da concessão ao norte do Ceará.

Certo é, todavia, que os destinos das duas principais ferrovias cearenses — a de Baturité e a de Sobral — , unem-se a partir de 1878, quando o Decreto no. 6918 abre um crédito para o resgate da Baturité, o prolongamento dos seus trilhos até Canoas, a construção da ferrovia sobralense e, ainda, a de Piranhas a Jatobá, à margem do rio São Francisco.

A terrível seca de 1877 determinou a encampação da Via Férrea de Baturité, prolongou o traçado da estrada de ferro de Sobral até o Piauí, e possibilitou a construção da ferrovia sanfranciscana, graças ao patriotismo clarividente do Ministro Cansanção de Sinimbú, cujo retrato magnífico se encontra indevidamente colocado na parede da escada de acesso ao salão nobre da Reitoria da Universidade Federal do Ceará.

Aqui convém ser destacada a semelhança de atitudes, ao se comparar o apelo do então Presidente da Província ao Governo Imperial, no sentido de serem atenuados os efeitos da seca com a construção de estradas de ferro — que empregasse flagelados sem o risco da aglomeração em Fortaleza — com a atitude dos Governadores republicanos a justificarem sua preferência pelas obras rodoviárias, por serem as que melhor evitam o mesmo perigo, em qualquer cidade.

O surgimento das duas estradas determinou logo o interesse pela expansão do sistema ferroviário do Ceará, embora somente uma das outras concessões tenha conseguido um regular condicionamento de continuidade para sua concretização.

Cabe-me — antes de me referir ao período dessa dinâmica ferroviária — complementar o informe do inesquecível Otávio Memória sobre o prolongamento que se foi imprimindo aos trabalhos de construção da Estrada de Ferro de Baturité.

No valioso memorial escrito pelo Diretor Ernesto de Lassance Cunha em 1892, e destinado à Exposição Universal de Chicago, a ferrovia é descrita como a maior do Nordeste, uma vez que o término de sua construção seria em Paulo Afonso, e não em Crato.

A análise dos dados históricos do grande Lassance não admite que se chegue a outra conclusão, confirmando o ideal do seu fundador, bem explicitado no final do seu Relatório aos Acionistas da empresa, em 14 de agosto de 1872: "A Via Férrea de Baturité, será sempre a primeira empresa do Ceará, como especulação lucrativa ou como obra patriótica".

Pode-se afirmar, portanto, que a primeira fase das obras visava a facilitar o escoamento da produção das quatro serras pouco distantes de Fortaleza, ao tempo em que se justificava plenamente a construção do ramal de Maranguape para atender a esse imperativo do abastecimento da capital do Ceará, pois as serras de Maranguape, Aratanha, Acarape e Baturité foram a motivação econômica dessa primeira etapa, difícil e dura, mas vitoriosa, como fornecedoras de frutas, legumes e cereais.

Com os "deficits" das administrações republicanas, entretanto, a Estrada de Ferro de Baturité passou ao regime de arrendamento, a princípio brasileiro, mas logo transferido de Novis & Porto para a "The South American Railway Construction Company Limited".

Quando a arrendatária inglesa iniciou sua administração, os trilhos da nossa "Baturité" já haviam chegado a Miguel Calmon, cumprindo-lhe dar continuidade ao segundo período, cujo término seria no Cariri.

Admito que a terceira fase não se efetivou, impedindo a extensão da ferrovia às margens do rio São Francisco, por força da proliferação crescente dos ramais, convindo observar que somente foram ultimados os que deveriam interligar nosso Estado aos Estados da Paraíba e de Pernambuco, funcionando como prolongamentos da "Rede de Viação Cearense".

Impõe-se agora um esclarecimento sobre a exceção ocorrida nas obras do ramal de Itapipoca, porque embora se tenham perdido os ramais do Icó e o de Girau a Crateús, da mais alta importância, o da região de Uruburetama chegou ao seu termo.

Já foi mencionado que, das várias concessões obtidas, somente a da fracassada "Estrada de Ferro Oeste do Ceará" logrou êxito através da "Estrada de Ferro de Baturité", de que procede a centenária "Rede de Viação Cearense", embora hoje reduzida a uma Divisão da Rede Ferroviária do Nordeste.

Inicialmente, porque ainda funcionassem os portos da costa norte do Ceará — Mundaú, Acaraú, Chaval e Camocim — foram justificadas as concessões para a interligação de cada um com a região geo-econômica correspondente.

Assim como deveria ter sido construída a "Estrada de Ferro de Ibiapaba" em função do porto de Camocim, a "Oeste do Ceará" caberia, por igual, interligar o porto de Mundaú à região de Uruburetama, com a prevalência de Itapipoca, para qualquer solução posterior ao fracasso da "Companhia Ferroviária do Oeste do Ceará".

Não se deve admitir, portanto, que o ramal de Itapipoca se tenha firmado como um imperativo natural, oriundo da "Estrada de Ferro de Sobral", cujo sentido autárquico, como expressão da hegemonia da zona norte, é indiscutível, ainda que com essa interligação terminada em nossos dias.

Como até o fim do primeiro quarto do século XX ainda se admitia o destino geo-econômico do Ceará em função do Meio Norte, a "Rede de Viação Cearense" sempre considerou essa destinação funcional da ferrovia sobralense, de modo a também abranger as estradas de ferro do Piauí, de que é exemplo a Portaria de 24 de janeiro de 1920, citada por Otávio Memória, desmembrando da nossa ferrovia a "Estrada de Ferro de Amarração a Campo Maior". (Octavio Memória. "Origem da Viação Férrea Cearense" — 1922 — às páginas 102).

Das três iniciativas sem êxito, relativas às estradas de ferro da Ibiapaba, Jaguaribana e a do Acaraú, somente a primeira enseja um ligeiro comentário, por haver sido projetada e concedida pelo Decreto 2154, de 10 de agosto de 1889, ao Comendador Aquiles Boris, em cujo arquivo encontrei o contrato de arrendamento dessa malfadada ferrovia.

O intuito civilizador do empreendimento se caracteriza pela exigência de serem construídos núcleos coloniais à margem da estrada de ferro, da mesma forma que agora se justificam as grandes construções rodoviárias.

Lamento não resistir à tentação de encerrar essas análises que irão abrir novas perspectivas de pesquisa — com base no livro pioneiro e imortal de Otávio Memória e nessas achegas que o emolduram para o maior brilho dessa comemoração centenária — ; lamento encerrá-las, malgrado meu e pena do auditório, com algumas interrogações constrangedoras que lanço, mas em honra da memória dos fundadores da Via Férrea de Baturité, nimbando-as de glória mais fulgente e duradoura.

Se compararmos a intuição cearense da dinâmica da nossa expansão ferroviária com o planejamento técnico das rodovias do Ceará, não há dúvida quanto à primazia do louvor em honra dos que pensaram e desejaram construir um sistema interligado de ferrovias, com uma visão econômica admirável, unindo serras e sertões aos nossos portos!

O declínio progressivo das serras cearenses, por outro lado, ainda continua desafiando a argúcia administrativa e a capacidade técnica dos Governos. Que dizer dos portos? Apenas o de Camocim vem resistindo e morrendo, morrendo e resistindo, na trágica alternativa do verso sugestivo de Demócrito Rocha. Os outroa já se foram, continuando esquecidos.

Pena é, finalmente, que se esteja a celebrar a glória centenária da nossa primeira e maior estrada de ferro, ainda preocupados e inconformados com o injusto descompasso que se gerou da predominância da política rodoviária sobre a ferfoviária, quando o bom senso universal sempre considerou e considera o transporte ferroviário a forma mais econômica do transporte geral e de cargas, a médias e longas distâncias.

Embora construído para atender às necessidades de uma situação diferente da que o Brasil ora enfrenta, certo é que o setor ferroviário ainda não logrou situar-se no conjunto da política de transportes como devera ser considerado e atendido.

A Rede Ferroviária Federal procura, de há muito e em meio a incompreensões do planejamento governamental, salvar econômica, financeira e racionalmente a herança pesada e trágica que recebeu, no instante de sua criação, em que pesem aos informes favoráveis ao êxito de sua missão salvadora.

Cuido que, ante as ameaças e os perigos dessa situação, a única lição a se haurir dessa comemoração centenária da Rede de Viação Cearense é a

que permanece atual, ensinada pelos seus fundadores: a retomada do ìdeal ardente e do ânimo decidido da primeira fase.

Se quisermos honrar a memória dos seus primeiros criadores e construtores, simbolizados na figura imortal do Senador Pompeu, guardemos o aceno do seu gesto grandioso e progressista, que a Eternidade ainda projeta, para a orientação dos nossos passos.

Somente poderão ser enfrentados os desafios do presente, se nos mantivermos fiéis ao patrimônio do passado.